

8. சட்ட முன்வடிவுகள் (ஆய்வு செய்தல்)

(அ) இயக்கூர்திகள் வரிவிதிப்பு (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு, 1990.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“1990ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு இயக்கூர்திகள் வரிவிதிப்பு (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண். 27/1990)* ஆய்வுக்கு எடுத்துக்கொள்ளப் பெற வேண்டும்”.

அதற்கு முன்னால் சில கருத்துக்களை இங்கே நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். 1974வது ஆண்டு தமிழ்நாடு இயக்கூர்திகள் வரிவிதிப்புச் சட்டத்தின் தமிழ்நாடு சட்டம் 13/1974, எட்டாவது பிரிவின்கான வரைமுறையின்படி, இயக்கூர்திகள் சட்டத்தின் கீழ் தற்காலிக அனுமதிச் சீட்டு வழங்கப்பட்டு இருப்பதும், காலாண்டின் இரண்டாம் மற்றும் மூன்றாம் திங்களில் ஊர்தி புதிதாக பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளதான போக்கு வரத்து ஊர்தி ஒன்றைப் பொறுத்தளவில், அந்த ஊர்தியைப் பொறுத்து, மேற்சொன்ன தமிழ்நாடு சட்டம் 13/1974-ன்படி, வரவேண்டியுள்ள வரித் தொகையைக் கூட அந்தக் காலாண்டின் தொடக்கத்திலேயே செலுத்தப்பட வேண்டியதாக உள்ளது. ஒருசில நேர்வுகளில் அந்த ஊர்தியை, காலாண்டின் இரண்டாம் மற்றும் மூன்றாம் திங்களில்தான் கையகப்படுத்தலாம். அந்த நேர்வுகளில் காலாண்டின் முதல் திங்களில் அது பதிவு செய்யப்பட முடியாது. எனவே அந்த ஊர்தி பதிவுசெய்யப்படும் தேதிக்கு முன்னரே, வரியை வசூலிப்பது என்பது இயலாததாக இருக்கக்கூடும். ஆகையினால், சற்காலிக அனுமதிச் சீட்டின் செல்லும் தன்மையை, துவங்குகின்ற தேதியில் மேற்சொன்ன சட்டத்தின் வரி செலுத்தப்படுவதற்கு வகை செய்வதற்கு வேண்டிய மேற்சொன்ன சட்டத்தின் எட்டாம் பிரிவினை திருத்துவது என்று அரசு முடிவு செய்துள்ளது. 1988ஆம் ஆண்டு இயக்கூர்திகள் சட்டத்தின்படி மையச் சட்டம் 59/1988, இரண்டு வகை சரக்கு ஊர்திகள் அதாவது வாடகைக்காகவோ, வெகுமதிக்காகவோ பயன்படுத்தப்படும் சரக்கு ஊர்திகளும், வாடகைக்காகவோ, வெகுமதிக்காகவோ பயன்படுத்தாத சரக்கு ஊர்திகளும் ஒன்றாக சேர்க்கப்பட்டு, சரக்கு ஏற்றப்படும் எடையின் அடிப்படையில் அதை மாற்றி வகைப்படுத்தப்பட்டுள்ளன. மேற்சொன்னவாறு மாற்றி வகைப்படுத்தப்பட்டுள்ளதற்கு

*8-5-1990ஆம் நாளிட்ட தமிழ்நாடு சிறப்பு அரசிதழில் வெளியிடப்பெற்றது.

1990 மே 16]

[திரு. மு. கண்ணப்பன்]

10-40 மணி

இணங்கியதாகவும் அமையும் வகையில் மேற்சொன்ன தமிழ்நாடு சட்டம் 13/1974-ஐயும் தக்கவாறு திருத்துவது என்று முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. மேலும் மாநிலத்தின் வருவாயைப் பெருக்குகின்ற நோக்கத்தோடு சரக்கு ஏற்று வண்டிகள், பேருந்து கலங்கள், ஆம்னி பேருந்துகள், பயணப் பேருந்துகள், தனியார் போக்குவரத்து ஊர்திகள் ஆகியவற்றைப் பொறுத்த அளவில் மேற்சொன்ன தமிழ்நாடு சட்டம் 13/1974-ன்படி செலுத்தப் படத் தக்க இயக்கூர்திகள் வரியை உயர்த்துவது என்று அரசு முடிவு செய்துள்ளது. அதன்படி மேற்சொன்ன சட்டத்தை தக்கவாறு திருத்துவது என்று அரசு முடிவு செய்துள்ளது. இந்தச் சட்டமுன்வடிவு மேற்காணும் முடிவுகளுக்கு செயல்வடிவம். கொடுத்து உள்ளது. எனவே இந்த மன்றம் சட்டமுன்வடிவை ஆய்வு செய்து ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. சி. கோவிந்தராஜன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மோட்டார் வாகன வரி விதிப்பு திருத்தச் சட்டமுன்வடிவு குறித்து பேசும்போது ஒரேயொரு திருத்தத்தை திரும்பப் பெறவேண்டுமென்று நான் மன்றாடிக் கேட்டு, இதை வலியுறுத்தி சில வார்த்தைகளைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இங்கே இந்த திருத்தத்தில் 2-ஆம் பக்கத்தின் 'டி'---தற்போதுள்ள 2-ஆம் பத்திக்குப் பதிலாக பின்வரும் பத்தி அமைக்கப் படுகிறது என்றும் அதாவது 2 ஒப்பந்த வண்டிகளாக மட்டுமே ஓட்டப்படுவதற்கு ஓட்டுநர் நீங்கலாக பிற பிற 5 நபர்களுக்கு மேல் ஏற்றிச் செல்வதற்கும் அனுமதிக்கப்பட்டுள்ள ஊர்திகள் அந்த ஒப்பந்த வண்டிகள், சுற்றுலா ஊர்தியா என வகைப்படுத்தப்பட்ட தாயினும், இல்லையாயினும், ஏற்றுக்கொள்வதற்கு அனுமதிக்கப் பட்டுள்ள ஓட்டுநர் நீங்கலாக பிற ஒவ்வொரு நபருக்கும் ரூ. 2,000 என்று இங்கே வரி விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அப்படியானால் 55 இடங்களுக்கு மூன்று மாதத்திற்கு ரூ. 2,000 என்று சொன்னால், ரூ. 1,10,000 ஆகும். இப்படிப்பட்ட வண்டிகளை, வாகனங்களை அல்லது வேன் போன்ற, பஸ் போன்றவைகளை யார் உபயோகப்படுத்துகிறார்கள்? அநேகமாக பள்ளிச் சிறுவர்கள், கல்லூரி மாணவர்கள் இப்படிப்பட்டவர்கள் போவதற்கு இவைகள் எல்லாம் பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

அதுமட்டுமல்ல, திருவிழாக் காலங்களில் போவதற்கும் மக்கள் இதைப் பயன்படுத்துகின்றனர். அதுவும் அன்றி சில சமயங்களில் அரசியல் கட்சிகளுடைய மாநாடுகளுக்காகக் கூட இப்படிப்பட்ட வாகனங்களைப் பெறுகிறார்கள். ஸ்போர் பஸ்களைப் பெறுகிறார்கள். இப்படி எல்லா வற்றிற்கும் சகட்டுமேனியாக இப்படி ஒரு வரியைப் போடுவது

[திரு. சி. கோவிந்தராஜன்]

[1990 மே 10]

என்பது இப்படிப்பட்ட மக்களைப் பெரிதும் பாதிக்கும். குறிப்பாக சிவகாசி மட்டுமல்ல, பல்வேறு இடங்களிலே இந்த மாணவர்களை பள்ளிக்கு அழைத்துச் செல்வதற்கு வேண்டிய இந்த வாகனங்கள் ஓராவும் இப்படிப்பட்ட வரி விதிப்பிற்கு ஆளானால் இவை ஓராவும் சுமக்க வேண்டிய பொறுப்பு பெற்றோர்களையும் அல்லது அரசியல் கட்சிகளுக்கும் போக வேண்டிய நிலைமை உண்டானால், இந்த வரி விதிப்பைப் ஓராவும் அவர்கள் கொடுத்துத்தான் தீரவேண்டும். அவர்கள் மீது வந்த கட்டணத்தை எப்படி கட்டுவார்கள்? எனவேதான் இதை தயவு செய்து மறுபரிசீலனை செய்து இந்த வரியை நீக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இப்படிப்பட்ட நிலைமைகள் வந்தால் யாருமே இப்படிப்பட்ட பஸ்களை எடுக்க மாட்டார்கள். அதனுடைய விளைவாக டூரிசம் டிபார்ட்மென்ட் கூட பாதிக்கப்படும். சுற்றுலா வாரியத்திற்குக் கூட எந்த விதமான பலனும் இருக்காது. அதுவும் கூட பாதிக்கப்படும் என்று இந்தச் சமயத்தில் நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

நேற்றையதினம் கூட நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் போக்குவரத்துத் துறையில் லாபமா நடமா என்பது அல்ல எங்களுடைய பிரச்சினை, மக்களுடைய வசதிதான் முக்கியம் என்று அவர்கள் கூறினார்கள். எனவே மக்களுக்கு வசதி தரத்தக்க முறையிலே இந்த வரியை எடுக்கவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இதை ஆம்னி பஸ் நடத்துபவர்களோடு ஒப்பிட்டுப் பார்க்கக் கூடாது. அவர்கள் அதையே தொழிலாகக் கொண்டு தொடர்ந்து அதை வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். எனவே ஆம்னி பஸ்களுக்கு போடக் கூடிய அந்த வரியை இதற்குப் போடாமல் இதனை திருப்பிப் பிரிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இது பயன்படுத்தப்படுவதே யாதென்று நான் ஏற்கெனவே முன்னமே சொல்லியிருக்கின்றேன். இந்த வரியை ரூ. 2 ஆயிரம் ஒரு சீட்டுக்கு என்று போட்டிருப்பதை தயவுசெய்து நீக்கி மறு பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொண்டு வாய்ப்பு அளித்ததற்கு நன்றி கூறி அமைகிறேன்.

10-45 மணி

திரு. பி. எச். பாண்டியன்: மாண்புமிகு சட்டப் பேரவை துணைத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தில் என்னுடைய கருத்துக்களை எடுத்து முன் வைக்கின்றேன். இங்கே இன்றைக்கு உயர்த்தப்பட்ட வாகன வரி, சாதாரண சாமானிய மக்களையும் பாதிக்கிறது. மோட்டார் வாகன ஓட்டுநர்களையும் பாதிக்கிறது, சிறிய வேன்களையெல்லாம் கிராமப்பகுதி மக்கள் விவசாய பெருமக்கள் இன்றைக்கு பயன்படுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். காரணம் கிராமங்களில் பெரிய பெரிய வழித்தடங்கள் கிடையாது, கிராமங்களில் தார் சாலை கிடையாது. ஆகவே, விவசாய பெருமக்கள் தங்களுடைய விலைப் பொருள்களை எடுத்துக்கொண்டு கூட சில நேரங்களில்

1990 மே 10]

[திரு. பி.எச். பாண்டியன்]

நகரத்திற்கு வேன்களில் கொண்டுதான் அங்கே விற்பனையில் ஈடுபடுகிறார்கள். 10, 20 சாதாரண மக்கள் ஒரு இடத்தில் சேர்ந்து பிறகுதான் அவர்களையெல்லாம் அழைத்துக் கொண்டு பக்கத்திலே இருக்கக்கூடிய கிராமத்திற்குக் கொண்டு போய் வேன் 'டிரைவர்' விடுகிறார். அந்த வேன் 'டிரைவர்' தன்னுடைய வாழ்க்கையில் சாதாரண ஒரு கிறிய 'டிரைவராக', சில நேரங்களில் ரிக்ஷா டிரைவர்களாக ஆட்டோ ரிக்ஷா 'டிரைவராக' கொஞ்சம் பணத்தை சம்பாதித்த பிறகு வேனையும் வாங்கி தானும் வளர வேண்டுமென்ற எண்ணத்தோடு பொது மக்களுக்கும் இது பயன்படக்கூடிய அளவிற்கு இன்றைக்கு செய்யக்கூடிய அந்த மோட்டார் தொழிலுக்கு, இந்தச் சட்டம் இன்றைக்கு வளர்ச்சியைத் தடுக்கக்கூடிய ஒரு சட்டமாக, இன்றைக்கு இங்கே கொண்டு வந்திருக்கின்றீர்கள். எதற்கெடுத்தாலும் பாதிக்கக் கூடிய மக்கள் கிராம மக்கள்தான். எந்த வரியைப் போட்டாலும் கட்டக் கூடிய மக்களும் கிராம மக்கள்தான். எந்த வரியைப் போட்டாலும் கட்டக்கூடிய முதலாளியும் கிராம முதலாளிதான். வேன் 'டிரைவர்' அரசாங்கம் போடக் கூடிய இந்த கட்டணத்தை கட்டுவார்கள் என்ற நம்பிக்கையோடு இந்தச் சட்டத்தை இங்கு கொண்டு வந்திருக்கின்றீர்கள். நாமெல்லாம் கிராம மக்களைச் சந்தித்து உங்களையெல்லாம் வளர்ப்போம், உங்களையெல்லாம் உயர்த்துவோம், வருங்கால சந்ததியை வாழ வைப்போம், நீங்கள் எல்லாம் தொழில் அதிபர்களாக ஆக வேண்டாமா, நீங்கள் பொருளாதாரத்தில் உயர வேண்டாமா என்றெல்லாம் எல்லா கட்டிகளும் காலை 7 மணியிலிருந்து இரவு 10 மணி வரை ஆண்டு முழுவதும் பொதுக் கூட்டம் போட்டு பேசிவிட்ட பிறகு, இங்கே நீங்கள் இந்த சட்டத்தைக் கொண்டு வந்திருப்பது உண்மையிலேயே பொது மக்களையெல்லாம் பாதிக்கக்கூடிய சட்டமும், கிராம மக்களுடைய வளர்ச்சியைத் தடுக்கக்கூடிய சட்டமும், கிராம மக்களுக்கு போக்கு வரத்தைத் தடுக்கக்கூடிய சட்டமுமாகும். ஆகவே நான் இங்கே கேட்டுக்கொள்வதெல்லாம் வசதி படைத்தவர்களுடைய தலையிலே வரியை சுமத்துங்கள். ஏழை எளிய மக்கள் மீது வரியை சுமத்தாதீர்கள். அவர்களுக்கு வரியே போடக் கூடாது, காரணம் ஏழை மக்கள் வாக்கும் அளித்து வரியையும் கட்டி, ஆட்சியையும் அமர்த்தி கடைசியிலே அவர்கள் இப்படி மோட்டார் வாகன சட்டத்தினால் மிதிபட வேண்டுமா, என்பதுதான், நசுக்கப்பட வேண்டுமா என்பதுதான் என்னுடைய கேள்வியாகும். எந்தக் கட்சியாக இருந்தாலும் சொல்வது இதுதான். நாங்கள் ஏழைகள் அரசாக இருப்போம், ஆனால் ஏழைகளுக்கு வரிவிதிப்போம் என்பதை தேர்தல் நேரத்திலே சொல்வது கிடையாது. சொன்னால் ஒரு வாக்குக்கூட கிடைக்காது. ஆனால் ஆட்சிப் பீடத்திலே அமர்ந்த பிறகுதான் ஏழைகள் கோட்டைக்குள் நுழைய முடிவதில்லை. ஏழைகள் வாக்குச் சாவடியோடு நின்று விடுகிறார்கள். இங்கே கோட்டையில் வந்து ஆட்சியில் இருக்கக் கூடியவர்கள் சந்திக்கக் கூடியவர்கள் மீது இந்த வரியை போட முடியுமா? அவர்களுக்கு ஒரு

[திரு.பி. எச். பாண்டியன்]

[1990 மே 10]

'லாபி' உண்டு. அந்த 'லாபியில்' அவர்கள் உங்களோடு தொடர்பு கொள்வார்கள், யாராக இருந்தாலும். ஆகவே, வசதி படைத்தவர்களுக்கு கோட்டையிலே கூட அவர்களுடைய செல்வாக்கு, வரியை அவர்கள் மீது விதிக்கப்படாமல் இருப்பதற்கு ஒரு காரணமாக இன்றைக்கு அமைந்து விடுகிறது. ஆகவே, நான் இங்கே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் கேட்டுக்கொள்வேன். 'வேனுக்கு' தலைக்கு 50 ரூபாய் என்பதை வசூலிக்காதீர்கள். தமிழகத்தில் இன்றைக்கு ஒரு புதிய வகையில் 'ஆப்பரேட்டர்கள்' 'டிரைவர்கள்' என்ற பெயரில் இன்றைக்கு 'ஆப்பரேட்டர்களாக' உருவாகியிருக்கின்றார்கள். அவர்கள் எல்லாம் உயரட்டும்; வாழட்டும்; அவர்களும் கொஞ்சம் பணத்தைச் சேர்க்கட்டும். ஏழைக்கு மட்டும் வரியைப்போட்டுப் அரசாங்கம் பிடுங்கிவிடுகிறது. ஆகவே அவர்களுடைய வளர்ச்சியும் தடைபடுகிறது. அவர்களுடைய பொருளாதார நிலையும் பாதிக்கப்படுகிறது. அவன் இன்றைக்கு முன்னேறாமல் நின்றிடுகிறான். விரக்தி அடைந்து விடுகிறான். காரணம் ஏழை மக்களுக்கு சட்டத்தினால் பாதுகாப்பு இல்லை என்ற நிலை உருவாகிக்கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே வரி விதிக்கும் போது கிராம மக்களை நோக்கி வரியை விதிக்காதீர்கள் வரியை விதிக்கும்போது கிராமத்தில் இருக்கக்கூடிய புதியதாகத் தொழிலைத் துவக்கக்கூடியவர்கள் மீது வரியை விதிக்காதீர்கள்.

10-50 மணி

அவர்களுடைய பொருளாதார வளர்ச்சி, பொருளாதார சுதந்திரத்தை பறிக்காதீர்கள். சமுதாய நீதி, அரசியல் நீதி, பொருளாதார நீதி என்று அரசியல் சட்ட முகவுரையில் தெளிவரையாக்கப்பட்ட அந்த மூன்று நீதிகள் கிராம மக்களுக்கு இன்னும் போய்ச் சேரவில்லை. இன்றைக்கு அரசியல் நீதியைப் பற்றி பேசிக்கொண்டிருக்கிறோம். இன்றைக்குத்தான் குடியிருப்புச் சட்டத்தை இங்கே நிறைவேற்ற இருக்கிறோம். 1973 ஆவது ஆண்டு கர்லாவதியாகி மீண்டும் ஒருமுறை 1975 ஆவது ஆண்டு நிறைவேற்றப்பட்ட பிறகு இன்றைக்குத்தான் ஏழை மக்களுக்காக பல்வேறு நல்வாழ்வுத் திட்டங்களை கொண்டு வரும்போது அந்த மக்களின் பிரதிநிதிகளாக இருக்கக்கூடிய வேண்டிவரைவர்களுக்கு, கார் ஓட்டுநர்களுக்கு பாதுகாப்பு கொடுங்கள் என்பதை நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் கோவிந்தராஜன் சொன்னதைப் போல 2,000 ரூபாயை வசூலித்தால் யாருடைய தலையிலே போய் அது வீழும்? எங்கேயும் கிராம மக்கள் பாமர மக்கள் அன்றாடம் சம்பாதிக்கக் கூடியவர்களுடைய மணிப் பையில் தான் அவர்களுடைய அரசாங்கத்தின் பார்வை விழுகிறது என்ற ஒரு எண்ணம் இன்றைக்கு உருவாகிக்கொண்டிருக்கிறது. எந்த ஆட்சியாக இருந்தாலும் இன்றைக்குப் பாதுகாப்பு இல்லாத நிலையில் ஏழை எளிய மக்கள் இன்றைக்கு திக்கற்ற நிலையில் இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள் என்ற காரணத்தால் அமைச்சரைக்

1990 மே 10]

[திரு. பி.எச். பாண்டியன்]

கேட்டுகொள்வேன். இப்போது 50 ரூபாயை உயர்த்தி இருக்கிறீர்களே இது யாருடைய தலையிலே போய் விழப்போகிறது? நாளைக்கு ஒரு டிக்கெட்டுக்கு 5 ரூபாய் என்று கேட்கக்கூடிய அந்த வேன் டிரைவர் 7 ரூபாய் என்று கேட்டால் தான் அதைக் கட்ட முடியும். ஆகவே நாற்று பிடுங்குவதற்கு, நகரத்தில் சென்று படிப்பதற்கு, நகரத்தில் சென்று பொருள்களை வாங்கச் செல்லக்கூடிய ஏழை மக்கள் இன்றைக்கு 2 ரூபாய் அதிகமாகச் செலுத்தினால் இங்கே உங்களுக்கு 50 ரூபாய் செலுத்த முடியும். ஆகவே அந்தச் சட்டத்தை கைவிட வேண்டும். முழுமையாக வேண்டுமானால் ஒப்பந்த ஆம்னி பஸ்காரர்களுக்கு 100 பங்கு ஏற்றுங்கள் எக்வலையில்லை. பெரிய பெரிய பணக்காரர்களுக்கு எத்தனை முறை வேண்டுமானாலும் ஏற்றுங்கள், அதற்குத் தடை கிடையாது. இன்று காலை கூட ஒரு பத்திரிக்கையில் பார்த்தேன். ஒருவருக்கு 25 இலட்சம் ரூபாய் இன்றைக்கு லாட்டரி சீட்டில் விழுந்து இருக்கிறது. அந்த 25 லட்சத்திற்கு தமிழ்நாட்டிற்கு என்ன வரி கிடைக்கப் போகிறது? இல்லை. அதையெல்லாம் விட்டுவிட்டு ஏழை எளிய மக்களுக்கு இன்றைக்கு நாம் நன்மையை செய்யாவிட்டாலும் பரவாயில்லை, உதவி செய்யாவிட்டாலும் பரவாயில்லை, பாதுகாப்பாக இல்லாவிட்டாலும் பரவாயில்லை அவர்களுடைய பொருளாதாரத்தை நசுக்கக்கூடாது என்பதை நான் இங்கே அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இன்னும் சொல்லப்போனால் தேர்தல் நாள் அன்று கடைசி நாளில் உங்களுடைய வாக்காளர்களை எல்லாம்—எந்தக் கட்சியாக இருந்தாலும் ஜெயிப்பவராக இருந்தாலும், தோற்பவராக இருந்தாலும் கடைசி நாளில் வாக்காளர்களை எல்லாம் வாக்குச் சாவடிக்கு அழைத்துச்சென்ற வேன் டிரைவர்களுக்கு இன்றைக்கு வரி விதிக்கப்படுகிறது. இதை ஒருவேளை நீங்கள் தண்டனையாகக் கருதிக்கூட இந்த வரியை விதித்து இருப்பீர்கள் என்று எண்ணுகின்றேன். இன்றைத் தெரிவிக்கிறேன். சட்டத்தில் 50,000 ரூபாய்க்கு மேல் செலவழிக்கக்கூடாது என்று இருக்கிறது, யாராவது 50,000 ரூபாய்க்குள் செலவழித்து இந்த மன்றத்திற்குள் வந்திருக்க முடியுமா? உண்மையைச் சொல்கிறேன். ஆகவே புரிந்துக்கொள்ள வேண்டும். உண்மை என்றைக்கும் கடைசியில் நிலைத்து இருக்கும். ஆனால் உடனே வெற்றி சாண முடியாது. அப்படி எல்லோரையும் சட்டமன்ற உறுப்பினராக்கிய அந்த வர்க்கத்திற்கு இன்றைக்கு வரி விதிக்கப் படுகிறது.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன்: துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு பாண்டியன் அவர்கள், ஒருவேளை எதிர்த்து நின்றவர்கள் நீதி மன்றத்திற்குச் சென்றால் அங்கும் உண்மையான செலவைச் சொல்வதற்கு அவர்கள் தயாராக இருக்கிறார்களா?

[1990 மே 10]

திரு. பி. எச். பாண்டியன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் சட்டமன்றத்தில் வெற்றிபெற்று வந்தவுடனேயே சொன்னேன். 5 இலட்சம் ரூபாய்க்கு குறைந்து இங்கே யாராவது வெற்றி பெற்றிருக்கிறார்களா என்று அன்றைக்கும் சொன்னேன். எல்லா பத்திரிக்கைகளிலும் கொட்டை எழுத்துக் களில் போட்டிருந்தார்கள். (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : நீங்கள் எவ்வளவு செலவு செய்திருக்கிறீர்கள் ?

திரு. பி. எச். பாண்டியன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, முதல் நாளில் இங்கே தெரிவித்திருக்கிறேன். வாங்கி படித்துக் கொள்ளுங்கள். இன்னொன்று, அனைத்து மோட்டார் வாகன ஓட்டுநர்கள் என்னை மதுரையில் சந்தித்து முறையிட்டார்கள். இப்படி அவர்களே சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

10-55 மணி

இந்தச் சட்டம் நிறைவேற்றப்படுமேயானால் அடுத்த தேர்தலில் கடைசி நாள் அன்று எந்தக் கட்டிக்கும் வாகனங்களை வாடகைக்கு விட மாட்டோம் என்று அனைத்து மாவட்ட ஓட்டுநர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். புரிந்து கொள்ளுங்கள். ஒருவேளை வேட்பாளர்கள் நல்ல வேட்பாளர்கள் செலவு இல்லாமல் ஜெயிப்பதற்கு ஒரு வாய்ப்பு, ஆகவே, கள்ளத்தனமாக வாக்குகளை அள்ளுபவர்களுக்குதான் இதுபோன்ற வாகனங்கள் தேவை. தானாக மக்கள் போய் வாக்கு அளிக்கக்கூடிய நிலை உருவாகுவதற்கு இந்தச் சட்டம் ஒருவேளை வழி வகுக்கும் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு இருக்கிறது. ஆகவே, நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக் கொள்கிறேன். இன்னும் ஓட்டுநர்களுக்கு பல சலுகைகள் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. சென்ற முறைபேசும்போது சொன்னேன் தகுதியை அவர்களுக்குக் குறைக்கவேண்டும் என்று.

மோட்டார் ஓட்டுநர்கள் இன்றைக்கு 10 ஆம் வகுப்பு படித்திருக்கவேண்டும் என்ற சட்டத்தைக் கொண்டு வந்து இருக்கிறோம். சென்ற முறையே சொன்னேன் அந்தச் சட்டத்தை திருத்துவதாகச் சொன்னார்கள். ஆனால் இன்னும் திருத்தப்படவில்லை. ஆகவே, நான் கேட்டுக்கொள்வது எல்லாம் கிளிநொக இருந்த ஏழை எளிய மக்கள்தான் டிக்கில் கடன் வாங்கி, இல்லாவிட்டால் பைனான்சியரிடம் கடன் வாங்கி இதுபோன்ற வாகனங்களை வாங்கி இன்றைக்கு ஓட்டுகிறார்கள். இந்த வாகனங்கள் ஓடுகின்ற காரணத்தால் தான் ஏழை எளிய மக்கள் வழித் தடம் இல்லாத மக்கள் இன்றைக்கு நகரத்திற்குச் சென்று கொண்டிருக்கிறார்கள்.

மற்றும் ஒன்று. இவ்வளவு வரியைமக்கள் செலுத்திய பிறகும் சாலைகள் இன்றைக்கு ஒழுங்காகவா இருக்கின்றன? இன்றைக்கு போக்குவரத்துத் துறைக்கு நெடுஞ்சாலைத்

1990 மே 10] [திரு. பி. எச். பாண்டியன்]

துறைக்கு இவ்வளவு ஒதுக்கீடு கிடையாது. மோட்டார் வாகனங்கள் இன்றைக்கு பழுதடைந்து விடுகின்றன. வரியையும் செலுத்திவிட்டு பழுதையும் பார்க்கவேண்டும். சாலைக்கு அதிகமாக நிதி ஒதுக்கவில்லை. குண்டும் குழியுமாக இன்றைக்கு சாலைகள் இருந்து கொண்டிருக்கின்றன. நீங்கள் ஒருவருக்கு வரி விதிக்க வேண்டுமானால் அவருக்கு உரிமையை முதலில் கொடுங்கள். வசதியை செய்து கொடுங்கள். இந்த வரியை ஏனழகரிடம் வாங்கி அந்த ஏழை எளிய மக்களுக்கு செய்வதற்குக் கிடையாது. அதில் நிதி ஒதுக்கீடு கிடையாது. ஏழை எளிய மக்களுக்கு வழித்தடம் இல்லாத காரணத்தால்தான் இன்றைக்கு இந்த வேன்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. ஆகவே அரசு செய்யாத இந்த நன்மையை

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த சட்ட முன்வடிவில் ஏற்கெனவே இருக்கின்ற வரிதான் வேன்களுக்கு இருக்கிறது. வரியை உயர்த்தவில்லை, அப்படி இருக்கும்போது வரி உயர்த்தி இருப்பதாகவே மாண்புமிகு உறுப்பினர் இங்கே கருத்து சொல்வது சரியானதுதானா?

திரு. பி. எச். பாண்டியன்: தலைக்கு இவ்வளவு என்று பேட்டு இருக்கிறது இல்லையா? 2000 ரூபாய் என்று சொன்னது. மற்றொன்று, வெளி மாநிலங்களிலிருந்து பாண்டிச்சேரியிலிருந்து வாகனங்களை வாங்கிக்கொண்டு வந்தால் இங்கே கட்டணம் செலுத்தவேண்டும், அதிகமாக வரி செலுத்தவேண்டும் என்ற சட்டத்தை நிறைவேற்றியிருக்கிறோம். இதனால் பாதிக்கப் படுபவர்களும் அவர்கள்தான். இரண்டாக பிரிப்போம். ஓனர், டிரைவர்—ஓனுக்கு வரியை அதிகமாக விதியுங்கள், ஒரு டிரைவர் ஓனராக இருந்து வேன் ஓட்டினால் அவருக்கு இந்த வரியை விதிக்கக்கூடாது. அவன் தொழிலாக கொண்ட வனாக இருந்தால் டிரைவிங்கை தொழிலாக வைத்து இருந்தால் ...

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன்: துணைத் தலைவர் அவர்களே, அது விற்பனை வரி சட்டத்தின் கீழ் வருகின்ற ஒரு பிரச்சினை, ஏற்கனவே அதுபற்றி இங்கே விளக்கம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். நட்டமுடைய மாநிலத்திலே வாகனங்களை விட்டுவிட்டு குறைவாக வரி இருக்கின்ற மாநிலத்திலே குறிப்பாக பாண்டிச்சேரியிலோ அல்லது மற்ற மாநிலங்களிலோ போய் வாங்கி இங்கே கொண்டு வந்து ஓட்டுவதைத் தடுக்கவேண்டும் என்ற அடிப்படையில்தான் அங்கே வாங்கினாலும் வித்தியாசமாக இருக்கக்கூடிய வரியை இங்கே செலுத்தவேண்டும் என்று ஏற்கனவே திருத்தம் செய்யப் பட்டிருக்கிறதே தவிர அது ஏதோ ஏழைகள் தலையில் இந்த வரி எல்லாம் செலுத்தவேண்டும் என்பது அல்ல. இங்கே விற்பனை ஆகக்கூடிய வாகனங்களை வாங்காமல் பக்கத்து மாநிலங்களில்

[திரு. மு. கண்ணப்பன்]

[1990 மே 10]

போய் வாங்கினால் அது கிட்டத்தட்ட வரி ஏய்ப்புக்குச் சமம் என்ற காரணத்தால்தான் அந்தச் சட்டத் திருத்தம் ஏற்கனவே இந்த சபையில் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. பி. எச். பாண்டியன் : யார் டெல்லி சென்றாலும் திரும்பி வந்தால் வரும்போது மின்சார சாதனங்களை, பொருட்களை வாங்கி வருவது வழக்கம். சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் கூட வாங்கிக் கொண்டு வருவது வழக்கம். காரணம் அங்கே வரி குறைவு. 4 சதவீதம் தான். ஓண்டா ஜெனரேட்டருக்கு அங்கே என்ன வரி? எமகாவுக்கு அங்கே என்ன வரி? மீண்டும் நாம் அந்த வரியை வ்திக்கிறோமா? இதே கடையில்தான் விற்கிறார்கள். ஆகவே, அங்கே இருந்து வாங்கிக் கொண்டு வரும்போது நேரடியாக வீட்டுக்குக் கொண்டு போய் விடுகிறோம். ஆகவே சிக்குகிறவர்கள் இன்றைக்கு ஏழைகளாக டிரைவர்களாக இருப்பதால், அவன் உழைத்துதான் ஒரு ஆப்பரேட்டராக வரவேண்டும் என்ற ஆசை. முதலில் ஒரு வேன் வைப்பான், கொஞ்சம் வளர்வான், பிறகு அவனுக்கு கூட ஒரு பஸ் ஆப்பரேட்டராக வரவேண்டும் என்ற ஆசை. ஏன் அவனுடைய ஆசைக்கு நாம் முட்டுக்கட்டையாக இருக்கவேண்டும், என்ற வேண்டுகோள்தான் நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன் ஒழிய இதில் எல்லோர்க்கும் பங்கு உண்டு.

11-00 மணி

உங்களை மட்டும் சொல்லவில்லை. 1947-லே இருந்து இருந்தவர்களுக்கும் பங்குண்டு. வரியை நாம் கிராமங்களை நோக்கித் தான் விதித்துக்கொண்டு இருக்கிறோம். நன்மைகளை நகரங்களை நோக்கி மட்டுந்தான் செய்துகொண்டு இருக்கிறோம். கிராம மக்களை தேர்தல் நேரத்திலே மட்டுந்தான் பார்த்துக் கொண்டு இருக்கிறோம். தேர்தலுக்குப் பிறகு அவர்களால் கோட்டைக்குள்ளே நுழைய முடியவில்லை. நாம்தான் இங்கே இருந்து கொண்டு இருக்கிறோம். ஆகவே, நாம் கிராம மக்களை மறந்து விடக்கூடாது என்பதற்காகத்தான் நான் இதை வலியுறுத்திச் சொல்லுகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கோ. கி. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, கிராமம். நகரம் இரண்டுக்கும் பொறுப்பிலே இருக்கிற இந்தத் துறை, கிராமத்திற்கு ஒதுக்கி இருப்பதைவிட நகரத்திற்கு ஒதுக்கி இருப்பதும். அதற்காக மானியங்கள் தருவதும் நகரத்தை விட கிராமப் புறங்களுக்கு அதிகம் என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. பி. எச். பாண்டியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஒதுக்கீடு அதிகம் இருந்தாலும் கிராமங்கள் எங்கே முன்னேறி இருக்கின்றன. அங்கேயா பெரிய பாலங்கள் கட்டப் படுகின்றன? அங்கேயா பெரிய ஆஸ்பத்திரி இருக்கிறது? அங்கேயா பெரிய அலுவலகங்கள் இருக்கின்றன? இன்னும் தலையில்

1990 மே 10]

[திரு. பி. எச். பாண்டியன்]

எண்ணெய் இல்லாமல் கிழிந்த சட்டையைப் போட்டுக்கொண்டு டுக்கக்கூடிய கிராம மக்கள்தான் அங்கே அதிகமாக வாழ்ந்துக் கொண்டு இருக்கிறார்கள் என்பதை நான் நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன். கிராம மக்களுக்கு நன்மைகள் உன்னும் போய்ச் சேரவில்லை வேண்டுமானால் தறைக்குப்போய் சேர்ந்து இருக்கலாம். காண்டிராக்டர்களுக்குப் போய்ச் சேரலாம். பி.டபுள்யூ.டி. காண்டிராக்டர் வீட்டைப் பாருங்கள்; எல்லா ஊர்களிலும் பெரியதாக இருக்கும். அவர்களுடைய வளத்தை வைத்து அவர் அவர்களுடைய பொருளைப் பார்த்துவிடலாம். கிராமத்திற்குப் போய்ச் சேரவில்லை. கிராமங்களிலுள்ள ஒப்பந்தக்காரர்கள் வேண்டுமானால் முன்னேறி இருக்கலாம், ஒவ்வொரு அரசாங்கத்தின் திட்டத்தின் மூலமாக அரசாங்கம் பாலம் கட்டுகிறது. அந்த ஊரில் வேண்டுமானால் பஸ்ஸில் ஏறி அந்தப் பாலத்தைத் தாண்டி செல்வார்கள், ஆனால் கிடைக்கக்கூடிய லாபம் நகரத்திலே வசிக்கக்கூடிய பெரிய காண்டிராக்டர்களுக்குத்தான் போய் சேர்ந்துகொண்டிருக்கும் என்பதை நான் இங்கே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஆகவே இந்தச் சட்டத்தை திருத்தி அமைக்குமாறு கேட்டு, அமைகிறேன்.

திரு. பி. என். வல்லரசு : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன வரி (திருத்த) சட்டத்தின் மீது சில கருத்துக்களை முன் வைக்க விரும்புகிறேன். கடந்த நாளன்று, போக்குவரத்து மானியத்தின் மீது பேசுகின்ற நேரத்தில்கூட இதைத்தான் நான் வலியுறுத்திக் கூறினேன். இன்றைய தினம் இங்கே மோட்டார் வாகன வரி (திருத்த) சட்டத்தின் மீது போடுகின்ற வரிகள் ஏழையெளிய மக்களைத்தான் இறுதிக்கட்டமாக பாதிக்கின்ற காரணத்தால் இதில் திருத்தம் செய்யவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன், எந்த வரி போட்டாலும் அந்த வரி கடைசியாக ஏழையெளிய மக்களையே பாதிக்கின்ற ஒரு சூழ்நிலை இருக்கின்ற காரணத்தினால் அதையும் அரசு மனதில் கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோன்று, ஸ்பேர் பஸ் என்று சொல்லப்படுகின்ற மாற்றுப் பேருந்துகள் என்று ஒருசில பஸ்கள் மட்டுமே இருக்கின்றன. அவற்றுக்கும் இன்றையதினம் வரி விதிப்பு ஏற்படுகின்ற காரணத்தினால் இன்று பல்லாயிரக்கணக்கான, பல லட்சக்கணக்கான பக்தர்கள் கோயில்களுக்குக்கூட செல்ல முடியாத ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. தமிழ்நாட்டிலே திருச்செந்தூர் கோயில் இருக்கிறது. பழனியிலே, திருத்தணியிலே கோயில்கள் இருக்கின்றன. இன்னும் பல்வேறு ஆலயங்கள் இருக்கின்றன. பக்தர்கள் தமிழ்நாட்டிலேயிருந்து திரும்பிதிருச்செந்தூர் செல்கிறார்கள். கேரளாவிலே உள்ள ஐயப்பசாமி கோயிலுக்குச் செல்கிறார்கள். அத்தனை பேரும் ஸ்பேர் பஸ் என்று சொல்லப்படுகின்ற இந்த மாற்றுப் பேருந்துகள் மூலம்தான் செல்கின்ற நிலை இருக்கிறது. இந்த மாற்றுப் பேருந்துகளுக்கு வரி விதிக்கப்பட்டதினால் லட்சக்கணக்கான பக்தர்கள் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிற நிலை இன்றையதினம்

[திரு. பி. என். வல்லரசு]

[1990 மே 10]

ஏற்பட்டிருக்கிறது. மாண்புமிகு அறநிலையத்துறை அமைச்சரே கூட காலப்போக்கில் கோயில்களில் மாற்றுப் பேருந்துகள் நூற்றுக் கணக்கிலே நிற்கின்ற நிலையெல்லாம் மாறி இதனால் அங்கே வெற்றிடம் ஏற்படக்கூடிய நிலையெல்லாம் ஏற்பட்டு அவரே கூட முறையிடுகின்ற ஒரு காலம் வரும் என்று நான் நேற்றுகூட கூறியிருக்கிறேன். அதேபோன்றுதான் மீண்டும் நான் நினைவுபடுத்துகிறேன். மாற்றுப் பேருந்துகள் என்பது இன்று ஆம்னி பஸ்களைப் போல அல்ல. ஆம்னி பஸ்கள் ஒரு பாயிண்டிலேயிருந்து மற்றொரு பாயிண்டுக்கு செல்கின்றன. ஆனால் ஏழையெளிய மக்கள், ஒரு திருமணம் நடக்கவேண்டுமென்றால், ஒரு காதணி விழா நடக்க வேண்டுமென்றால்கூட அவர்கள் விரும்புகின்ற ஒரு இடத்திருந்து, ஒரு குக்கிராமத்திலிருந்து மற்றொரு குக்கிராமத்திற்கு செல்கின்ற நிலை இருக்கின்ற காரணத்தினாலும், பல்வேறு கோயில்களுக்கு, பல்வேறு விழாக்களுக்கு செல்கின்ற நிலை இருக்கின்ற காரணத்தினாலும் மாற்றுப் பேருந்துகளுக்கு வரி விதிப்பு என்பது இன்றைய தினம் ஏழையெளிய மக்களைப் பாதிக்கின்ற சூழ்நிலை இருக்கின்ற காரணத்தினால் மாற்றுப் பேருந்துகளுக்கு விதிக்கப்படுகின்ற வரியை மறுபரிசீலனை செய்யவேண்டுமென்று கோரி விடைபெறுகின்றேன். நன்றி, வணக்கம்.

திரு. ஓய். வெங்கடேஸ்வர தீட்சிதர்: மாண்புமிகு துணைச் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மோட்டார் வரி (திருத்தச்) சட்டத்திலே இருக்கிற சில விதிகளினாலே மக்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். எல்லா மக்களையும் ஏழைகள் பாழைகள் என்றுதான் சொல்கிறோம். அதிலே ஒன்றும் வித்தியாசம் இல்லை. சட்டசபையிலே இருக்கிற 234 பேர்களிலே 34 பேர்தான் கொஞ்சம் வசதி உள்ளவர்கள், கார் வைத்திருப்பதிலே. பாக்கி 200 பேர்களும் நடைபேர்வழிகள்தான். பஸ் எங்கே இருக்கிறது, டிரயில் எங்கே இருக்கிறது என்று பார்க்கிற பேர்வழிகள்தான் இன்றைக்கு இருக்கிறார்கள்.

11-05 மணி

திரு. வி. கே. சின்னசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய திரு. தீட்சிதர் அவர்கள் கார் வைத்திருக்கிறார்களா என்று நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. ஓய். வெங்கடேஸ்வர தீட்சிதர்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் நடையிலேயே வேகமாக நடக்கிறேன். பந்தயம் வைத்தால் கூட கட்டுகிறேன். கார் என்னிடத்திலே இல்லை. ஒரு காலத்திலே கார் இருந்தது. இப்போது இல்லை. எலக்ஷனிலே நின்று, நின்று எல்லாம் கரைந்து போய்விட்டது. அந்தக் காலம் வேறு. முனிசிபாலிட்டி எலக்ஷனிலே 4 தடவைகள் சேர்மனுக்காக நின்று இருக்கிறேன். ஆகவே செலவு ஆகிவிட்டது.

1990 மே 10] [திரு. ஓம். வெங்கடேஸ்வர தீட்சிதர்]

அடுத்து இன்றைக்கு ஹாஸ்டலைப் பார்த்தால் 20 ப்ளஷர் கார்கள்தான் இருக்கின்றன. பாக்கி எல்லோரும் பெட்டியைத் தூக்கிக் கொண்டு, ஆட்டோ வைத்துக்கொண்டு கஷ்டப்பட்டுக் கொண்டு தான் இருக்கிறார்கள். காலையில் ஸ்நானம் பண்ணி விட்டு இரண்டு இட்டிலியைத் தின்றுவிட்டு இங்கே ஓடி வருகிறார்கள். இந்த மாதிரி வறுமையை நோக்கி இருக்கிற ஜனங்கள்தான் இருக்கிறார்கள். ஏரோ டிராமைப் பார்த்தால், ஏரோ ப்ளேனைப் பார்த்தால், ரூபர் ஃபாஸ்ட் வண்டிகளைப் பார்த்தால் இவ்வளவு வேகமாகப் போகிறதே என்றுதான் பார்த்துக்கொண்டிருக்கிற ஜனங்கள் தான் ஜாஸ்தியாக இருக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட ஏழை ஜனங்கள் இருக்கக்கூடிய நாட்டில் அவர்கள் எப்படியாவது, ஊர் ஊராகப் பார்க்க வேண்டும் என்று விரும்புகிறார்கள். அதற்கு ஆங்காங்கே டீரிஸ்ட் ஏஜென்ட் இருக்கிறார்கள். நீ பத்து ரூபாய் கொடு, நீ 20 ரூபாய் கொடு என்று சொல்லி எல்லோரும் சேர்ந்து லாபம் இல்லாவிட்டாலும் போகிறது, நீ ஊரைச் சுற்றிப் பார்க்க வேண்டும் என்று சொல்லி கூட்டிக்கொண்டு போகிறார்கள். ஒரு டீரிஸ்ட் வேன் அல்லது பஸ் வைத்துக்கொண்டு கோயில் போன்ற இடங்களுக்குப் போகிறார்கள். அப்படி ஒரு கோயிலுக்கு ஒரு பஸ் வருகிறது என்றால் அங்கே இருக்கிற முனிசிபாலிட்டி 10 ரூபாய், 20 ரூபாய் என்று வாங்கிவிடுகிறார்கள். ஒன்றுக்கு மூன்று மடங்கு வாங்கிவிடுகிறார்கள். அடுத்து வண்டியை அங்கே நிறுத்துவதற்கு அவன் வாங்கிவிடுகிறான். நிறுத்துவதற்கு வசதி இருக்கிறதோ இல்லையோ, அதற்கான வரியை அவன் வாங்கிவிடுகிறான். அப்புறம் கோயிலுக்கு உள்ளே போனால் எங்களைப் போன்ற ஆட்களைப் பார்த்துவிட்டால் அந்தக் காரியம், இந்தக்காரியம் என்று சொல்லி அத்தனைக்கும் வாங்கிவிடுகிறார்கள். யூரின் போக வேண்டும் என்றால் கூட 8 அணா கொடு, ஒரு ரூபாய் கொடு என்று கேட்டு வாங்கிவிடுகிறார்கள். அப்புறம் கோயிலுக்கு உள்ளே போனால், அதைப் பண்ணுகிறேன், இதைப் பண்ணுகிறேன் என்று சொல்லி பணத்தை வாங்கிவிடுகிறார்கள். இப்படி எல்லாம் செல்வழித்து விட்டு சந்தோஷமாகப் போகிறார்கள். அதாவது சுமயபுரம் கோவிலுக்குப் போய் தரிசனம் பண்ணினோமே, ஸ்ரீரங்கத்திற்குப் போய் தரிசனம் பண்ணினோமே, திருச்செந்தூர் போய் தரிசனம் பண்ணினோமே என்று திருப்தியோடு போகிறான். இந்த மாதிரிதான் டீரிஸ்ட் இருந்துகொண்டிருக்கிறது. இப்படி பக்தர்கள் இன்றைக்கு சுற்றுகிற அளவுக்குக் கணக்கு இல்லை. இப்படி எல்லா மதத்திலும் தான் செல்கிறார்கள், வேளாங்கண்ணிக்கு போகிறவர்கள் ஜாஸ்தி. இந்தமாதிரி வேன்களிலும், பேருந்துகளிலும் ஜாஸ்தியாகப் போகிறார்கள் அங்கே. இதேமாதிரி முஸ்லிம்களும் நிறைய போய்க் கொண்டிருக்கிறார்கள். அப்படி போகிறவர்கள் எல்லாம் இனிமேல் என்ன பண்ண முடியும்? இதுவரையில் 500 ரூபாய் இவ்வாறு செலவழித்தவர்கள். இனிமேல் 2500 ரூபாய் கொடுக்க வேண்டும் 3,000 ரூபாய் கொடுத்தாலும் அவர்கள் போகத்தான் போகிறார்கள். ஏனென்றால் அவர்கள் தரிசனம் பண்ணியாக வேண்டும். அப்படி என்றால் நாம் யாருக்கு வரி

[திரு. ஓய். வெங்கடேஸ்வர தீட்சிதர்] [1990 மே 10]

போடுகிறோம்? இப்படிப்பட்ட ஏழைகளுக்குத்தான் வரி போடுகிறோம். அதற்காக அவன் கல்யாணம், காட்சிக்குப் போகாமல் இருக்க முடியுமா? எனவே வரி போடுவது என்பது மித மிஞ்சி இருக்கக்கூடாது. வரி போடாமல் இருக்க முடியாது. நம்முடைய செலவுகளுக்காக வரி போடாமல் இருக்க முடியாது. அதற்காக அது மித மிஞ்சிய வரியாக இருக்கக்கூடாது. சாப்பிட வேண்டியது தான். அதற்காக வாயால் எடுக்கும் அளவுக்கு, லெனியே வரக் கூடிய அளவுக்குச் சாப்பிட முடியுமா? எனவே மித மிஞ்சிய வரி போடுவதால் பக்தர்கள் எல்லோரும் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். அரசியல் காட்சிகளைப் பொறுத்த வரையில் கூட அவர்களுக்குப் பெரிய பாதிப்பு இல்லை. ஏதோ வருஷத்தில் ஒரு நாள் அல்லது இரண்டு நாள் என்று கூட்டங்களை, மாநாடுகளை நடத்தலாம். அதற்காக அவர்கள் போகிறார்கள் எனவே இந்தமாதிரி வரிபோடுவதால் யாருக்கு அதிப்படியான பாதிப்புகள் ஏற்படுகின்றன என்றால் ஏழை ஜனங்கள்தான் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். எனவே தயவு கூர்ந்து நம்முடைய தமிழக முதலமைச்சர் கலைஞர் அவர்களை நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன், இந்த வரி லேண்டாம். ஆம்னி பஸ்ஸுக்கு போட்டிருக்கிறீர்கள். அதுவே ஜாஸ்தி, 3 இலட்சத்து 20 ஆயிரம் ரூபாய் கொடுத்து அவர்களால் பஸ் வாங்க முடியுமா? எல்லாம் கடன் வாங்கித்தான் வாங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள், இந்த பேங்கிலே கடன், அந்த பேங்கிலே கடன், தனியார் கடன் என்று கடன் வாங்கித்தான் வாங்குகிறார்கள், பஸ்ஸுக்குப் பின்னால் பார்த்தால் தெரிகிறது. அங்கே எழுதப்பட்டு இருக்கிறது. ஓகோ இவன் இன்னாட்டத்திலே கடன் வாங்கியிருக்கிறான். 3 இலட்சம் ரூபாய் என்று தெரிகிறது. இன்னும் சொல்லப் போனால் விலை மலிவாக இருக்கிறது என்று சொல்லி பாண்டிச் சேரியிலே போய் வாங்குகிறான். இந்த சொற்ப ரூபாய் வரி கட்டுவதற்குப் பயந்து கொண்டு அங்கேபோய் வாங்கிக்கொண்டு வருகிறான். எனவே அவன் மீது வரி போடுவது அவனுக்கும் நல்லதல்ல. நமக்கும் நல்லது அல்ல. அதனால் ஏழைகளின் தலைச்சுமைதான் ஜாஸ்தியாகும். இதைக் கூர்ந்து கவனித்து வரியைக் குறைத்து நல்லபடியாக பக்தர்களை ஊக்குவிக்க வேண்டும் என்று நான் சர்க்காரைக் கேட்டுக் கொண்டு விடை பெறுகிறேன்.

11-10 மணி

திரு. வி. கே. சின்னசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணை தலைவர் அவர்களே, இந்த வரி விதிப்புத் திருத்தச் சட்டமுன்வடிவை நம்முடைய மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். நான் உண்மையிலேயே வருத்தப்படுகிறேன் — அவர் அந்தத் துறையிலே இருக்கின்ற காரணத்தால் அவர் கொண்டு வந்த காரணத்தால் — கிராமத்திலே பிறந்து கிராம மக்களுடைய வாக்குகளைப் பெற்றவர் அவர். அதுவும் கோவை மாவட்டத்தைச் சேர்ந்தவர் அவர். வருடந்தோறும் அவர் பார்ப்பாரேயானால் ஆயிரக்கணக்கான பேர் இலட்சக்கணக்கானபேர் கிராமத்திலே இருந்து திருப்பதி

1990 மே 10]

[திரு. வி. கே. சின்னசாமி]

கோவிலுக்குப் போகிறார்கள். பழனிக்குச் செல்கிறார்கள். ஐயப்பன் கோயிலுக்குச் செல்கிறார்கள். இப்படி எத்தனையோ கோயில்களுக்கு எல்லாம் செல்கிறார்கள். ஆக கிராமத்திலே பிறந்து, கிராமத்திலே உழைத்து அந்த கிராமத்திலேயே சாவது என்ற அடிப்படையில் வாழ்ந்துகொண்டிருக்கிற அவன் வேறு எதையும் கேட்கவில்லை. அவன் அமைச்சரிடத்திலே வந்து லாரி பெர்மிட் அல்லது பஸ் பெர்மிட் என்று எதுவும் கேட்கவில்லை. நாளெல்லாம் உழைப்பதற்காகவே பிறந்து இருக்கிறான். அப்படி உழைக்கிற கிராம மக்கள் 100 பேர், 50 பேர் சேர்ந்துகொண்டு வாரத்திற்கு அல்லது மாதத்திற்கு 10 ரூபாய், 20 ரூபாய் என்று ஒருவரிடத்திலே கொடுப்பார்கள். அவர் அந்தப் பணத்தை ஒன்று சேர்த்து பஸ் முதலாளிகளிடத்திலே கொடுத்து பஸ்ஸை எடுத்துக் கொண்டு 100 பேர் என்று சேர்ந்துகொண்டு 5 நாள், 10 நாள் என்று டீர் செல்கிறார்கள் என்றால் சென்னையிலே வாழ்க்கையிலேயே வருடத்திற்கு 5-6 நாள் உழைக்காமல், தாங்கள் சேர்த்த பணத்தையெல்லாம் எடுத்துக்கொண்டு கோயிலுக்குச் செல்கிறார்கள். அவர்கள் இதுமாதிரி ஸ்பேர் பஸ்களைத்தான் நம்பி செல்கிறார்கள். இந்த வரி அவர்களைப் பாதிக்கும், இந்துக்களின் வழக்கம் என்னவென்றால், தங்கள் குழந்தைகளுக்கு ஆண்டு முடிவில், அல்லது ஆண்டுக்கு ஒருமுறை கோயில்களில் சென்று முடி இறக்கிக் கொண்டு வருவது வழக்கம். பெரியவர்களும் அப்படி திருப்பதி ஏழுமலையான் கோயிலுக்கு, பழனி முருகன் கோயிலுக்கு என்று சென்று, அங்கே மொட்டையடித்துக் கொள்வார்கள். அப்படிப்பட்ட மக்களை நம்பித்தான் இதுபோன்ற ஸ்பேர் பஸ்களும் ஒதுகின்றன. இது அமைச்சர் அவர்களுக்கும் தெரிந்ததுதான். தெரியாதது அல்ல, அப்படியும் ஏன் இதை மறந்துவிட்டு வரி போட்டார்கள். என்று தெரியவில்லை. நீங்களே உங்களுடைய தொகுதிக்குச் சென்று இப்படி வரி போட்டிருக்கிறோம், ஸ்பேர் பஸ்களுக்கும் டிரிஸ்ட் பஸ்களுக்கும் வரி போட்டிருக்கிறோம். ஒத்துக்கொள்கிறீர்களா என்று கேளுங்கள், 10 சதவீதம் பேர் கூட உங்களுக்கு வாக்கு அளிக்க மாட்டார்கள், அதை உங்களுக்கு நினைவு படுத்த விரும்புகிறேன். உங்களுக்கு மட்டுமல்ல, எல்லோருக்கும் நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன். கிராமங்களில் உள்ள மக்கள் வருடத்திற்கு ஒருமுறை, கோவில்களுக்குச் சென்று முடி எடுத்துக்கொள்ளப் போவது வழக்கம். அவர்கள் இதனால் பாதிக்கப்படுவார்கள். இப்போது அவர்கள் இந்த வரி உயர்வால் ஆண்டுக்கு ஒருமுறை போகமுடியாது, 5 ஆண்டுக்கு ஒருமுறைதான் போக முடியும். அந்த அளவுக்கு வரி போட்டிருக்கிறீர்கள். இந்த வரிவிதிப்பு தேவையற்றது. மேலும் அந்தக் கம்பெனிகள் ஸ்பேர் பஸ்கள் வைத்திருப்பதற்குக் காரணம், திடீரென்று நடைமுறையில் உள்ள பஸ்கள் வழியில் ரிப்பேர் ஆகிவிட்டால், போன் செய்தால் உடனே ஸ்பேர் பஸ்ஸை அனுப்பி அந்த பாசஞ்சர்களை ஏற்றிக் கொண்டு சென்று பாதுகாப்பாக இறக்கிவிடுவார்கள். இதையும் அமைச்சர் அவர்கள் யோசனை செய்யவேண்டும்.

[திரு. வி. கே. சின்னசாமி]

[1990 மே 10]

இன்னும் சொல்லப்போனால், பள்ளிக் குழைந்தைகள் கல்லூரியில் படிப்பவர்கள் எல்லாம் ஆண்டு சுற்றுலாவிற்கு இப்படிப்பட்ட பஸ்களை எடுப்பது வழக்கம். இதுபோன்ற நல்ல பஸ்களை வாரக்கணக்கில் எடுத்துக்கொண்டு சுற்றுலா செல்கிறார்கள். அதுவும் பாதிக்கப்படும். யாருடைய ஒட்டுக்களை வாங்கிக் கொண்டு வந்தோமோ அவர்கள் தலையில் போடுகிற வரிதான் இது. 2,000 ரூபாய் என்று போட்டு இருக்கிறீர்கள். எப்படி நியாயம்? உங்களுக்கு பஸ் முதலாளிகள் மீது என்னவோ கோபம். ஆனால் அவர்கள் மீது வரி போடுவதாக நினைத்துக் கொண்டு மக்கள் மீது வரி போட்டிருக்கிறீர்கள். என்ன நியாயமோ தெரியவில்லை. அதை மறுபரிசீலனை செய்யவேண்டும். பஸ்களை தேசியமயமாக்குவோம் என்று சொல்கிறீர்கள். அதை வேண்டுமானால் இந்த வருஷமே செய்து கொள்ளுங்கள். ஆனால் இப்படி வரி போடாதீர்கள் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அரசாங்கம் வைத்துருக்கின்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் சேர்ந்த பஸ்களில் குறைந்த கட்டணத்தில் சுற்றுலா போகின்ற கிராமப்புற மக்களுக்கு ஏற்பாடுகளை செய்து கொடுக்கவேண்டும், உழைக்கின்ற மக்கள் கொஞ்சம் ஓய்வாக இருக்க இனிமேல் சுற்றுலாவே செல்ல முடியாத நிலை உருவாகியிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

லாரிகளின் எடைக்கு ஏற்றவாறு வரி போட்டிருக்கிறீர்கள். கிராமப்புற விவசாயிகள் தங்கள் விளைபொருட்களை ஏற்றிச் செல்ல லாரிகளைத்தான் நம்பியிருக்கிறார்கள். அவ்வப்போது கிடைக்கிற விளைகின்ற பொருட்களைச் சந்தைக்கு ஏற்றிச் செல்கிறார்கள். எவ்வளவு எடை இருக்கிறது என்று அப்போது எடை போட்டுப் பார்த்து எடுத்துச் செல்லமுடியாது. 20 மூட்டை 10 மூட்டை என்று வெண்டைக்காய் போன்ற காய்கறிகளை எடுத்துச் செல்வார்கள். ஒரு வண்டிக்கு 3 டன், 4 டன் என்று கெபாசிட்டி இருக்கிறது என்று சொன்னால், அந்த வண்டிக்கு அதிகமான வரி போட வாய்ப்பு இருக்கிறது. இன்றைக்கு வெண்டைக்காய் சிலோ 5 ரூபாய், 10 ரூபாய் விற்கிறது என்று பேப்பரில் செய்தி வந்திருக்கிறது என்றால் என்ன காரணம்? கிராமப்புறங்களில் விளையும் காய்கறிகளை எடுத்துச் செல்கின்ற லாரிகளின் வரியை இப்படி ஏற்றியிருப்பதால்தான் இப்படி காய்கறிகளின் விலை ஏறியிருக்கிறது. இதை மக்கள்தான் கட்ட வேண்டும். வங்கிகள் கிராமப்புற விவசாயிகளுக்கு ரூ. 3000, ரூ. 5000 என்று கடன் வழங்குகிறது. இப்படி சிறு தொழில் செய்ய வங்கிகளில் கடன் வாங்கும் சிறு விவசாயிகள், தாங்கள் பயிரிட்ட காய்கறிகளை இப்படி அதிக வரி கொடுத்து லாரியில் எடுத்துச் செல்வதானால் அவர்கள் வியாபாரமே தோல்வியாகி விடும். ரயில்கள் தேசியமயமாக்கப்படவில்லையா, அதுபோலத் தான் பஸ்களும் தேசிய மயமாக்கப்படுகிறது என்று நேற்று முதல்வர் அவர்கள் கூட குறிப்பிட்டார்கள். அதைப்போல, லாரி போக்குவரத்துக் கழகம் என்று மாவட்டத்திற்கு ஒன்று என்று கூட நாம் உருவாக்கினால் அது உபயோகமாக இருக்கும் அங்கே வாடகைக்கு லாரிகளைப் பெற்றுக் கொண்டு.....

1990 மே 10]

[திரு. மு. கண்ணப்பன்]

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : துணைத்தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு குட்ஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷன் என்று ஏற்கெனவே ஆரம்பிக்கப்பட்டு, தொடர்ந்து அது பத்தாண்டுக்காலம் ஏராளமான நஷ்டத்திற்கு ஆளாகி, அதைத் தொடர்ந்து நடத்தினால், மேலும் கோடிக்கணக்கில் நஷ்டம் ஏற்படும் என்ற காரணத்தால், சென்ற ஆண்டுமுதல் அந்த சரக்குப் போக்குவரத்துக் கழகம் மூடப்பட்டுவிட்டது என்பதை உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. வி. கே. சின்னசாமி : பஸ் கூட நஷ்டத்தில்தான் ஓடுகிறது. அதற்காக முடிவிட முடியுமா? திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் எல்லாம் நஷ்டத்தில் ஓடுவதாகச் சொல்கிறார்கள். பி.டி.சி. நஷ்டத்தில் ஓடுகிறது என்றால் ஏன் அதை ஓட்டுகிறோம்? மக்களுக்காக ஓட்டுகிறோம்.

11-15 மணி.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத்தலைவரவர்களே, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தையும், மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களையும் மூடுவது என்பது வேறு பிரச்சினை. இது கடந்த 13 ஆண்டுக்காலமாக நடைபெற்றது. திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியில் ஆரம்பிக்கப்பட்ட இந்த கூட்ஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷன், உங்களுடைய ஆட்சிக் காலத்திலே பல லட்சக் கணக்கான ரூபாய்க்கு நஷ்டத்திற்கு ஆளாக்கப்பட்டு, நடைமுறை சரியில்லாமல், வாகனங்கள் பழுதுபட்டு, இனிமேல் நடத்த முடியாது என்ற சூழ்நிலையில், அதோடு நிறுத்துவது என்று நினைத்தி, அதில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு இல்லாமல் போகக்கூடாது என்று வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் அவர்களுக்கு வழிவகை செய்யப்பட்டது. உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தெரிந்திருந்தும், மீண்டும் புதிய கருத்தைச் சொல்வது போன்று சொல்வது அவ்வளவு சரியாக இல்லை.

திரு. வி. கே. சின்னசாமி : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, புதிய கருத்தல்ல. உங்களால் தொடங்கப்பட்டது, இடையிலே நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. மீண்டும் அதை ஆரம்பித்து உங்களுக்கு திறமை இருக்கிறது. அதை ஓட்ட முயற்சிக்க வேண்டுமென்ற அடிப்படையில் அதைச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஆக பொது நிறுவனங்கள், தொழிற்சாலைகள்கூட இப்படிப்பட்ட பல்களை வைத்திருக்கிறார்கள். அந்தத் தொழிலாளர்கள் வருடத்திற்கு ஒரு முறை, 6 மாதத்திற்கு ஒரு முறை வேளியூர் சென்று உணவை சமைத்துச் சாப்பிட்டு, 5, 6 நாட்கள் கழித்து திரும்பும் நிலைமை இருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட பொது நிறுவனங்கள், கல்விச் சாலைகளுக்கு விலக்கு அளிக்க வேண்டுமென்று கோரி, மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் அதைத் திருத்தத்திலே கொண்டு வர வேண்டுமென்று கோரி, நன்றி கூறி அமைகிறேன்.

[திரு. மு. கண்ணப்பன்]

[1990 மே 10]

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன்: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தச் சட்டத்திருத்தத்தின்கீழ், மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் திரு. கோவிந்தராஜன், திரு. பாண்டியன், திரு. வல்லரசு திரு. வெங்கடேஸ்வர தீட்சிதர் திரு. வி. கே. சின்னசாமி ஆகியோர் தங்களுடைய கருத்துக்களை ஆங்கே எடுத்து வைத்து பொதுவாக ஏழை மக்களை பாதிக்கக்கூடிய அளவுக்கு வரி உயர்வு செய்யப் பட்டிருப்பதாகச் சொன்னார்கள். அதே நேரத்திலே போக்கு வரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கை, நெடுஞ்சாலைத்துறை மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது பேசும் போது, அதிகப்படியான பேருந்துகளை கிராமங்களில் விட வேண்டுமென்று ஏராளமான கோரிக்கைகளை வைத்தார்கள். அதைப்போல நெடுஞ்சாலைத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் சாலை வசதிகள் சரியில்லை, புதிய சாலைகளைப் போட வேண்டுமென்று கோரிக்கைகளை வைத்தார்கள், அவைகளுக்கெல்லாம் எவ்வளவு செலவாகும் என்று உறுப்பினர்களுக்கு புள்ளிவிவரம் சொல்லத் தேவையில்லை. அவைகளை எல்லாம் இந்த ஆண்டுவது பழுது பார்க்க வேண்டுமென்று அடிப்படையில், பொது மக்களுக்கு எந்தவகையிலும் பாதிக்காத வகையிலே இந்த வரி உயர்வைச் செய்திருக்கிறோம். பஸ் கட்டணத்தைப் பொறுத்த வரையில் ஸ்டேஜ் கேரேஜ் தடப் பேருந்துகளுக்கு காலாண்டு வரி ஏற்கெனவே 280 ரூபாயாக இருந்தது. மொத்த வரி இது. அதை 310 ரூபாயாகச் செய்திருக்கிறோம். கிட்டத்தட்ட 30 ரூபாய் ஒரு சீட்டுக்கு, காலாண்டுக்கு உயர்த்தியிருக்கிறோம். இப்படி உயர்த்துவதன் காரணமாக, பொது மக்களுக்கான பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்த முடியுமா என்றால், அது கார்ப்பரேஷனாக இருந்தாலும் தனியார் போக்குவரத்தாக இருந்தாலும், பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்த முடியாது. இது பொது மக்களைப் பாதிக்கக்கூடிய வரி உயர்வு அல்ல. அந்த பஸ் நிறுவனங்கள் அவர்களாகத்தான் செலுத்த வேண்டும். பொது மக்களிடமிருந்து இந்தக் கட்டணத்தை வசூலிக்க இந்தச் சட்டத்திலே நாம் வழிவகை செய்ய வில்லை என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக வேன்களுக்கு அதிகமாகக் கட்டண உயர்வு செய்திருக்கிறார்கள் என்ற தவறான கருத்தை இங்கே சொல்லி இருக்கிறார்கள். வேன்களைப் பொறுத்தவரையில் சென்ற ஆண்டு நாம் கட்டண உயர்வு செய்தோம், 1800 ரூபாய் என்று வரியை உயர்த்தினோம். ஆனால் அந்த வேன் தொழிலிலே ஈடுபட்டிருக்கக் கூடிய பல்லாயிரக் கணக்கான ஓட்டுனர்கள், தொழிலாளர்கள் மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்களைச் சந்தித்து, தொழிலில் ஏற்படக்கூடிய இடையூறுகளை எடுத்துச் சொன்னதன் பேரில் அந்த 1800 ரூபாய் என்று உயர்த்திய வரி ஆயிரம் ரூபாயாக, அவர்களுடைய சம்மத்தோடு குறைக்கப்பட்டது. வேனிலே பயணம் செய்யும் பயணிகள் 6 பேர்தான் போக முடியும் என்ற நிலை சென்ற ஆண்டுவரை இருந்தது. ஆனால் 13 பேர்வரை அந்த வேன்களிலே பயணம் செய்யலாம் என்ற சலுகை கொடுத்து,

1990 மே 10]

[திரு. மு. கண்ணப்பன்]

சென்ற ஆண்டு வரியைக் குறைத்ததோடு, மேலும் சலுகை கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த ஆண்டு அவர்களுக்கு என்று எந்த விதமான வரியையும் நாம் கூடுதலாகப் போடவில்லை என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்:

11.20 மணி

குறிப்பாக இன்னொன்று, ஸ்பேர் பஸ்களுக்கான வரியை உயர்வு செய்து இருக்கிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். 'ஆம்னி பஸ்' என்று சொல்லக்கூடிய கான்ட்ராக்ட் கேரேஜ் களுக்கு ஒரு சீட்டுக்கு 500 ரூபாய் என்று இருந்ததை இப்போது 2 ஆயிரம் ரூபாயாக நாம் உயர்வு செய்து இருக்கிறோம். அது ஏன் உயர்வு செய்யப்பட்டது. அதற்கான காரணங்கள் ஆகியவைகள் எல்லாம் மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு நன்றாகவே தெரிந்து இருக்கும். அதை நான் மேலும் இங்கே விளக்க வேண்டிய அவசியம் இல்லை. ஆனால், ஸ்பேர் பஸ்களோ அல்லது போக்குவரத்துக் கழகங்களோ வைத்து இருக்கக்கூடிய ஸ்பேர் பஸ்களுக்கும் இந்த வரி பொருந்துகிறதே, அதனால் ஏழை மக்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள்—சுற்றுலா செல்வதற்கு, திருமணங்களுக்குச் செல்வதற்கு—பள்ளிக் குழந்தைகள் சுற்றுலா செல்வதற்கு இப்படியெல்லாம் உபயோகிக்கக்கூடிய பஸ்கள் ஆயிற்றே என்ற ஒரு நிலைமையையும் இங்கே சொல்லி இருக்கின்றார்கள். அந்த ஸ்பேர் பஸ்களை பொறுத்தவரையில் ஏற்கெனவே ஸ்பெஷல் பெர்மிட் என்று வாங்கி, 4 நாட்களுக்கோ, 5 நாட்களுக்கோ அவர்கள் சுற்றுலா செல்வதற்கோ, திருமணங்களுக்கு அல்லது மற்ற நிகழ்ச்சிகளுக்குச் செல்வதற்கோ பயன்படுத்திக் கொண்டு வந்தார்கள். இந்த ஆம்னி பஸ்களுக்கான வரி அதற்கும் பொருந்தும் என்கின்ற ஒரு நிலைமை ஏற்பட்ட காரணத்தாலே தான் ஆங்காங்கே வரி உயர்வு தர வேண்டும் என்ற ஒரு நிலைமை ஏற்பட்டு இருக்கின்றது. மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எல்லோரும் ஒருமித்த கருத்திலே தெரிவித்த அந்த எண்ணத்தின் அடிப்படையில், அரசைப் பொறுத்த வரையில் நாங்கள் ஒரு முடிவை மேற்கொள்ள இருக்கின்றோம். இப்போது வரி உயர்வு செய்து இருப்பது, ஏற்கெனவே இருப்பது, ஒரு மாற்றுப் பேருந்துக்கு, ஸ்பேர் பஸ்ஸுக்கு, ரூட்டிலே ஓடக்கூடிய தடப் பேருந்தாக இருந்தால் 284 ரூபாய் வரி செலுத்த வேண்டும். ஆனால் ஸ்பேர் பஸ்ஸாக இருந்தால் 210 ரூபாய் வரி செலுத்த வேண்டும். இப்போது நாம் செய்து இருக்கக்கூடிய ஏற்பாடு, ஸ்பேர் பஸ்ஸாக வைத்து இருக்கக்கூடியவர்களும், அந்த சலுகை வரி இல்லாமல் ரூட் பஸ்களுக்குச் செலுத்தக்கூடிய அந்த வரியையே அவர்களும் செலுத்த வேண்டும். தற்போது உயர்வு செய்து இருக்கின்றபடி 310 ரூபாய் ஒரு சீட்டுக்கு வரி செலுத்தினால் போதும். ஆம்னி பஸ்களுக்குப் போடப்பட்டு இருக்கக்கூடிய வரி, இந்த ஸ்பேர் பஸ்களுக்குப் பொருந்தாது என்கின்ற முடிவை இந்த அரசாங்கம் எடுத்து இருக்கின்றது. (மேஜையைத் தட்டும் ஒலி) நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களும், இதற்கு ஒப்புதல் தந்து இருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இந்த அறிவிப்பைச் செய்கின்ற நேரத்தில் இன்னொன்றையும்

[திரு. மு. கண்ணப்பன்]

[1990 மே 10]

சொல்ல வேண்டும். ஸ்பேர் பஸ் என்று வைத்துக்கொண்டு, ஏதோ சுற்றுலாவுக்கு ஏழை மக்கள் பயன்படுத்துகின்ற வகையில் பயன்படுத்தினால் அதற்குரிய அனுமதியைப் பெற்று தாராளமாகப் பயன்படுத்தலாம்; நான் வேண்டாம் என்று சொல்லவில்லை. ஆனால் சில பேர் ஸ்பேர் பஸ் என்று வைத்துக் கொண்டு அதையே ஸ்டேஜ் கேரேஜாக, பயணிப் பேருந்துகளாக ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட நிலைமை எங்கு நடக்கிறது என்பது அரசினுடைய கவனத்துக்கு வந்து இருக்கிறது. ஆகவே அப்படிப்பட்ட தவறான முறையிலே அதைப் பயன்படுத்துவார்களேயானால் அப்படிப் பிடிக்கப்படுகின்ற, தவறான முறையிலே ஓட்டப்படுகின்ற பேருந்துகளுக்கு சீட்டுக்கு 2 ஆயிரம் ரூபாய் என்கின்ற வரி விதிப்பதோடு கூட அவர்களுடைய பெர்மிட்டுகளை யும் கேன்சல் செய்வதற்கு தகுந்த நடவடிக்கையை அரசாங்கம் மிகக் கடுமையாக மேற்கொள்ளும் என்கின்ற எச்சரிக்கையையும் இந்த நேரத்திலே அரசின் சார்பிலே தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன். ஆகவே அந்த வரி குறைப்பானது நிச்சயமாக நம்முடைய உறுப்பினர்கள் எல்லாம் தெரிவித்தபடி ஏழை மக்களைப் பாதிக்காத வகையில் அமைந்து இருக்கும் என்ற நம்பிக்கையோடு இந்தச் சட்டத் திருத்தத்தை நிறைவேற்றித் தர வேண்டும் என்று கேட்டு விடை பெறுகின்றேன்.

மாண்புமிகு பேரவை துணைத் தலைவர்: பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி:

“1990-ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு இயக்கூர்திகள் வரிவிதிப்பு (திருத்த சட்டமுன்வடிவு சட்டமன்றப் பேரவை சட்டமுன்வடிவு எண் 27/1990) ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப் பெறவேண்டும்.”

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று நிறைவேற்றப்பெற்று.

சட்ட முன்வடிவு பிரிவுவாரியாக ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பெற்றது.

பிரிவு 2, பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று நிறைவேற்றப் பெற்றது.

பிரிவு-3

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி:

“பிரிவு-3 சட்ட முன்வடிவின் உரிய பகுதியாக ஆக்கப் பெற வேண்டும்.”

திரு எஸ். டி. உகம்சந்த்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, கீழ்க்கண்ட திருத்தத்தை மொழிகிறேன்:

(1) In clause 3 in sub-clause (2) In sub-item (a) for the figures 1000-00 against item (d). substitute the figures 500-00.

1990 மே 10]

[திரு. எஸ். டி. உகம்சந்த்]

(2) In clause 3, in sub-clause (2) In sub-item (b), for the figures 2000-00, substitute the figures 500-00"

(திருத்தம் முறைப்படி வழிமொழியப் பெற்றது.)

11-25 மணி

இந்தத் திருத்தத்தை நான் முன் மொழிகின்ற நேரத்தில் மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் ஏற்கனவே இந்த மன்ற உறுப்பினர்களுடைய கோரிக்கையை ஏற்றுக்கொண்டு, ஒரு சில சலுகைகளை அறிவித்திருக்கின்றார்கள். ஏற்கனவே மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பி. எச். பாண்டியன் அவர்கள் சொன்னது போன்று, வேங்களுக்கும் இந்தச் சலுகையை வழங்குவதற்கு, மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். சென்ற ஆண்டே அந்த வரி உயர்வு இருந்தாலும் இன்றைக்கு அந்தக் கோரிக்கை இருக்கிறது. சென்ற, ஆண்டே ஏற்றியிருக்கிறோம்; இந்த ஆண்டு ஏற்றவில்லை என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆனாலும், மறுபரிசீலனை செய்து, வேன் டிரைவர்களுடைய அந்தக் குறையை நீக்குகின்ற அளவிற்கு அந்த வரியையும் குறைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் காண்டு, வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றியைத் தெரிவித்து விடைபெறுகின்றேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: இப்போது வாக் கெடுப்பு.

திரு. எஸ். டி. உகம்சந்த் அவர்களின் திருத்தம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி:

“பிரிவு 3 சட்ட முன்வடிவின் உரிய பகுதியாக ஆக்கப்பெற வேண்டும்,”

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்றது.

பிரிவு 1, முகப்புரை, நெடுந்தலைப்பு ஆகியவை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று நிறைவேற்றப்பெற்றன.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“1990-ஆம் ஆண்டு தம்நாடு இயக்கூர்திகள் வரி விதிப்பு (திருத்த) சட்டமுன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்டமுன்வடிவு எண். 27/1990) நிறைவேற்றப் பெறவேண்டும்”.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, சட்ட முன்வடிவு நிறைவேற்றப்பெற்றது.